



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 174]
No. 174]नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 30, 2007/भाद्र 8, 1929
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 30, 2007/BHADRA 8, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 अगस्त, 2007

सं. टीएएमपी/20/2007-बीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) को धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड के पोतों और अन्य पोतों के प्रहस्तन के लिए तैनात मेरीन अधिकारियों के शुल्क में वृद्धि करने हेतु विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (बीपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/20/2007-बीपीटी

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (बीपीटी)

—आवेदक

आदेश

(अगस्त 2007 के 7वें दिन पारित)

यह मामला मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड के पोतों और अन्य पोतों के प्रहस्तन के लिए तैनात मेरीन अधिकारियों के शुल्क में उर्ध्वगामी वृद्धि करने हेतु विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (बीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) मेरीन अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग मेसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) और कुछ अन्य प्रयोक्ताओं के पोतों के संचलन हेतु यदा-कदा किया जाता है।
- (ii) मेरीन अधिकारियों की सेवाओं के लिए फर्म अपना मांग-पत्र प्रत्युत करती है। सेवाओं के लिए प्रभारों की कटौती फर्म के चालू खाते से की जाती है और संचलन कार्य करने वाले अधिकारियों को प्रदत्त सेवाओं के लिए भुगतान किया जाता है।
- (iii) डब्ल्यू नहीं कर रहे अतिरिक्त अधिकारियों/मास्टरों की सेवाओं का कभी-कभी नए निर्मित पोतों के “परीक्षण चालन” अथवा एचएसएल क्षेत्र में सामान्य आकार से बड़े पोतों के प्रहस्तन के लिए पोतों की शिपिंग, अधिक बड़े ड्राफ्ट वाले पोतों के मामले में ड्राफ्ट की जांच करने, कोल्ड शूट वाले पोतों, एलपीजी, अमोनिया, जैसे खतरनाक कार्गो के मामले में वैकल्पिक पायलट, वार्ज संचलन, ड्रेजर संचलन इत्यादि के लिए उपयोग किया जाता है। सुरक्षा कारणों से कई बार पोत के मार्ग-दर्शन हेतु दो पायलटों की सेवाएं ली जाती हैं।
- (iv) प्रचलित पद्धति के अनुसार, अतिरिक्त अधिकारियों/मास्टरों का पारिश्रमिक प्रत्येक 5 वर्ष में संशोधित किया जाता है। अतिरिक्त अधिकारियों और मास्टर के लिए क्रमशः 900/-रुपए और 2250/-रुपए का वर्तमान शुल्क अध्यक्ष (वीपीटी) की मंजूरी से 20 जुलाई, 2000 से लागू है।
- (v) मेरीन अधिकारियों के लिए मौजूदा शुल्क के संशोधन हेतु प्रस्ताव एचएसएल की संहमति के बिना, इसके दरों के मान के व्यापक संशोधन के दौरान शामिल नहीं किया जा सका था।

संशोधित प्रस्तावित दरों के बारे में एचएसएल से बातचीत की गई है और एचएसएल उस पर सहमत है। इसने प्रस्तावित प्रशुल्क पर सहमति देने से संबंधित एचएसएल का दिनांक 13 मार्च, 2007 का पत्र अंग्रेजित किया है।

- (vi) एचएसएल द्वारा सहमत दर को अन्य व्यापार/पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ-साथ प्रचलित पद्धति के अनुसार मेरीन अधिकारियों की सेवाएं प्राप्त करने वालों पर भी लागू किए जाने का प्रस्ताव है।

2.2 प्रस्तावित शुल्क के साथ-साथ वीपीटी द्वारा वसूल की जाने वाली सूचित मौजूदा दरों नीचे तालिका में दी गई हैं :-

विवरण	इकाई	मौजूदा दर	प्रस्तावित दर
अतिरिक्त अधिकारियों के लिए शुल्क	प्रति व्यक्ति प्रति संचलन	900/-रुपए	1350/-रुपए
मास्टरों के लिए शुल्क	प्रति शिपट प्रति पोत	2250/-रुपए	3375/-रुपए

3.1 निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी का प्रस्ताव हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अंग्रेजित किया गया था।

3.2 एचएसएल ने वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को स्वीकार करने की सूचना भेज दी है। किसी अन्य प्रयोक्ता संगठन ने कोई लिखित विचार प्रस्तुत नहीं किए हैं।

4. वीपीटी से यांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है :-

क्रम सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i)	वीपीटी के प्रस्ताव में उल्लेख केया गया है कि अतिरिक्त अधिकारियों/मास्टरों के लिए शुल्क की पत्तन द्वारा वसूली अध्यक्ष (वीपीटी) की मंजूरी के आधार पर वर्ष 2000 से की जा रही है। इस प्राधिकरण द्वारा मई, 2006 में अनुमोदित दरों के मान और वर्ष 2001 के पूर्व-संशोधित दरों के मान में इन सेवाओं के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। कृपया, स्पष्ट करें कि पत्तन द्वारा वर्ष 2000 से किस प्रशुल्क संरचना व्यवस्था के अधीन यह शुल्क वसूल किया जा रहा था।	एचएसएल द्वारा प्रशासन के अनुमोदन से उनकी सरकारी ड्यूटी में बिना किसी बाधा के पोतों के डॉकिंग और अनडॉकिंग कार्यों हेतु मेरीन अधिकारियों की सेवाओं का उपयोग किया जा रहा है। एलपीजी और अन्य जहाजों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ये सेवाएं एचपीसीएल और अन्य अभिकरणों को भी प्रदान की गई थीं। अतिरिक्त अधिकारियों और मेरीन अधिकारियों के शुल्क मैसर्स एचएसएल/अन्य अभिकरणों के साथ परस्पर सहमति से पांच/छह वर्षों में संशोधित किए जाते रहे थे और अध्यक्ष (वीपीटी) द्वारा अनुमोदित किए जाते रहे हैं। चूंकि, ये प्रभार ड्यूटी न कर रहे मेरीन अधिकारियों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए वसूल किए जा रहे हैं और इनका भुगतान उन अधिकारियों को कर दिया जाएगा तथा वीपीटी ऐसे प्रभारों का लाभग्राही नहीं है।
(ii)	(क) कृपया, मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड (एचएसएल) और अन्य पोतों से इस शुल्क की वसूली से वर्ष 1999-2000 से 2006-07 के लिए वीपीटी द्वारा अर्जित आय का उल्लेख करें।	(क) इसने वर्ष 1999-2000 से 2006-07 के लिए अपेक्षित और प्रस्तुत कर दिए हैं। विगत चार वर्षों की सारांश स्थिति नीचे तालिका में दी गई है :-
	(ख) वर्ष 1999-2000 से 2006-07 में प्रत्येक वर्ष के दौरान मेरीन अधिकारियों की सेवाएं लेने के अवसरों की संख्या प्रस्तुत करें।	रूपए
	(ख) इसने अपेक्षित और प्रस्तुत कर दिए हैं। वर्ष 2003-04 से 2006-07 के दौरान मैसर्स एचएसएल द्वारा अतिरिक्त अधिकारियों की सेवा लेने के अवसरों की संख्या 2125 से 4857 के बीच है, मास्टरों की सेवाओं के अवसरों की संख्या 41 से 208 बार है। अन्य पोतों ने तदनुरूपी अवधि के दौरान अतिरिक्त अधिकारियों की सेवाएं 14 से 112 बार प्राप्त की हैं।	
(iii)	कृपया, मैसर्स हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिड (एचएसएल) के पोतों और अन्य जोतों से इस शुल्क की वसूली से गत तीन वर्षों के दौरान अर्जित आय का उल्लेख करें। यह भी स्पष्ट करें कि एचएसएल पोतों से भिन्न अन्य पोतों के मामले में अन्य स्रोतों से यह सेवा प्राप्त करने के लिए क्या कोई अन्य व्यवस्था है।	ये दरें केवल अध्यक्ष (वीपीटी) द्वारा अनुमोदित की जाती हैं और इस प्रकार एकत्रित शुल्क का ड्यूटी न कर रहे ऐसे संचलन कार्य करने वाले मेरीन अधिकारियों को भुगतान किया जाता है। ये सेवाएं प्राप्त करने के लिए एचएसएल पोतों से भिन्न अन्य पोतों के लिए कोई अन्य वैकल्पिक व्यवस्था नहीं है।

5. इस मामले में, एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 12 जून, 2007 को विशाखापट्टणम पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने विचार व्यक्त किए थे।

6.1 संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णयानुसार विशाखापट्टणम् पत्तन न्यास (वीपीटी) को निम्नलिखित मुद्दों पर और सूचना/रप्टीकरण प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया था :-

- (i) विस्तारपूर्वक जांच करें और अपने विचार सूचित करें कि ऊँटी पर न रहने के दौरान तैनात किए गए पायलटों के लिए प्रस्तावित प्रभार संबंधी विषय प्रश्नोत्तर की परिभाषा के अंतर्गत आता है, जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाना होता है।
- (ii) उन कारणों को स्पष्ट करें कि ऊँटी पर न रहने के दौरान यदि पायलटों द्वारा निजी तौर पर यह कार्य किया जाता है, तो वीपीटी द्वारा ऐसा प्रभार क्यों वसूल किया जाना चाहिए। यह भी स्पष्ट करें कि क्या ऐसी तैनाती लागू सेवा विनियमों द्वारा अनुमत्य है।
- (iii) वीपीटी के दरों के मान में पायलिटिज शुल्क और शिपिंग प्रभारों की वसूली निर्धारित की गई है। यह प्रभार अपेक्षित सेवाओं के लिए है, जोकि पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाती है। प्रयोक्ता का ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन न्यास द्वारा विनियोजित संसाधनों से कोई संबंध नहीं है। इस प्रसंग में, कृपया यह स्पष्ट करें कि क्या पोतों के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त मेरीन अधिकारियों की तैनाती हेतु प्रस्तावित प्रभार निर्धारित पायलिटिज शुल्क/शिपिंग प्रभारों के अतिरिक्त वसूल किए जाते हैं। यदि हां, कारण स्पष्ट करें कि अतिरिक्त पायलिटिज प्रभार अलग से क्यों वसूल किए जाने चाहिए।

6.2 वीपीटी द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) पत्तन का विचार है कि यह विषय प्रश्नोत्तर की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आता है, जोकि इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाता है। मई 2006 में वीपीटी के दरों के मान के पिछले संशोधन में टीएमपी ने अनुसूची 5.3 में मद संख्या (iii) के अनुसार 900/-रुपए प्रति व्यक्ति प्रति संचलन की दर पर पायलट शुल्क (अतिरिक्त अधिकारी) का अनुमोदन किया है। यह प्रश्नोत्तर मेरीन अधिकारियों की तैनाती के लिए है, जिनकी नीचे मद संख्या (iii) में उल्लिखित किस्म के प्रयोक्तानों के लिए व्यापार जगत द्वारा विशेष रूप से मांग की जाती है। इस मौजूदा प्रश्नोत्तर मद को हटाया जाना है, यदि टीएमपी यह निर्णय करता है कि पायलिट शुल्क (अतिरिक्त अधिकारी शुल्क) का भुगतान उनके क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आता है।
- (ii) यद्यपि, यह कार्य मेरीन अधिकारियों द्वारा उनके ऊँटी पर न रहने के दौरान किया जाता है और यह कार्य निजी तौर पर नहीं किया जाता है। इस व्यवस्था द्वारा पत्तन और व्यापारी समुदाय, दोनों को लाभ प्राप्त हो रहा है। मेरीन अधिकारियों द्वारा ऐसे प्रभारों को व्यक्तिगत तौर पर वसूल किया जाना संभव और व्यवहार्य नहीं है। इसलिए, पत्तन इन प्रभारों की मैसर्स हिन्दुस्तान शिपियार्ड लिमिटेड और व्यापार जगत से लम्बे समय से वसूली कर रहा है तथा आयकर काटने और एक-निहाई शुल्क काटने, जोकि सेवा-विनियम 12 के प्रावधानों के अनुसार पत्तन नियम में जमा किया जाता है, के पश्चात मेरीन अधिकारियों को भुगतान किया जाता है।
- (iii) किसी अतिरिक्त पॉयलिटिज/शिपिंग प्रभार की वसूली नहीं की जा रही है। प्रस्तावित प्रभार अतिरिक्त मेरीन अधिकारी प्रदान करने के लिए है, जब भी, सुरक्षा कारणों, जहाज में खराबी, बड़े आकार वाले पोतों, अधिक ड्राफ्ट वाले पोतों, डिलिंग रिज्ज जैसे अपारम्परिक पोतों, जिनका उनके आकार और प्रकार के कारण सामान्यतया एक पायलट द्वारा प्रहस्तन नहीं किया जा सकता, एलपीजी, अमोनिया, नेप्थ्य जैसे खतरनाक कार्गों का प्रहस्तन करने वाले जहाजों के लिए वैकल्पिक पॉयलिट की ऐसी सेवाओं के लिए किसी आकस्मिक स्थिति के लिए नौत्रल पर पॉयलिट अधिकारी रखना आवश्यक है।

7. इस मामले में परामर्श से जुड़ी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों तथा संविधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का उद्धरण संगत पक्षकारों को पृथक रूप से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :-

- (i) वीपीटी का प्रस्ताव किन्हीं विशेष कार्यों को करने के लिए मैसर्स हिन्दुस्तान शिपियार्ड लिमिटेड और अन्य पोतों द्वारा ऊँटी पर न रहने के दौरान मेरीन अधिकारियों की तैनाती के लिए पत्तन न्यास के अध्यक्ष द्वारा अनुमोदन प्रदान करने के आधार पर जुलाई, 2000 से पत्तन द्वारा वसूल किए गए प्रभारों में वृद्धि करना और उन्हें विनियमित करना है।
- (ii) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 48,49 और 50 में सूचीबद्ध सेवाओं के संदर्भ में भारत के प्रमुख पत्तनों द्वारा वसूल किए जाने वाला प्रश्नोत्तर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाना अपेक्षित होता है।

पतन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण दर्शाता है कि विशिष्ट परिस्थितियों के अंतर्गत पॉयलट/मेरीन अधिकारियों की सेवाएं वीपीटी द्वारा एचएसएल पोतों और अन्य पोतों को सीधे प्रदान नहीं की जाती हैं। यह अपने मेरीन अधिकारियों/अतिरिक्त अधिकारियों को अन्यों के लिए कोई कार्य करने की अनुमति प्रदान करता है, जब वे ज्यूटी पर नहीं होते हैं।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण दर्शाता है कि संबंधित कार्यकलाप पतन सेवा से संबंधित नहीं है, जिसके लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क विनियमित किया जाना हो। कुल मिलाकर यह एक सेवा संबंधी मामला है, जिसे मौजूदा नियमों के अनुसार पतन द्वारा प्रशासित किया जाना है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने भी इस स्थिति को बाद में महसूस किया है और सूचित किया है कि शुल्क की वसूली संबंधी यह विषय इस प्राधिकरण के विनियामक क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आएगा।

(iii) वीपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन में इस प्राधिकरण ने इसी प्रकार के कार्य के लिए व्यापार जगत द्वारा मांग किए जाने पर अधिकारियों की तैनाती हेतु 900/-रुपए प्रति व्यक्ति प्रति संचलन के पॉयलिट्रिज शुल्क का अनुमोदन किया है। वीपीटी द्वारा वर्तमानतः मास्टर्स और अतिरिक्त अधिकारियों के लिए वसूल किए जा रहे शुल्क का इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन नहीं किया जाता है।

इस प्रशुल्क मद के संबंध में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत यह प्रसंग दर्थों के निर्माण के लिए निष्कर्षण प्रचालन करने हेतु निजी बीओटी प्रवालक विज्ञाग सीपोर्ट लिमिटेड द्वारा प्राप्त की गई पॉयलट सेवाओं के लिए अलग पॉयलट शुल्क की वसूली हेतु वीपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में दिनांक 3 फरवरी, 2005 को अधिसूचित आदेश के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त अनुमोदन से उत्पन्न होता है। प्रशुल्क अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने उल्लेख किया था कि ऐसा प्रशुल्क केवल वीएसएल के आवेदन को स्वीकार करने की बजाय इसी प्रकार के मामलों में लागू किया जा सकता है।

यह प्रशुल्क मद वीपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में जारी रही और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरों के मान में भी जारी रही। न तो इस प्रशुल्क मद का प्रारंभ में अनुमोदन करते समय और न ही पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय वीपीटी ने इस समय उपस्थित स्थिति का इस प्राधिकरण के सामने उल्लेख किया था।

संदर्भाधीन प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के मद्देनज़र दरों के मान में निर्धारित 900/-रुपए प्रति व्यक्ति प्रति संचलन ओवर-टाइम के दौरान तैनात अतिरिक्त पॉयलट अधिकारियों के संदर्भ में लागू किया जाता है और वीपीटी के दरों के मान की अनुसूची 5.3 में मौजूदा प्रविस्ति को हटाया जाता है। प्रसंगवश, वीपीटी ने भी यह स्वीकार किया है कि इस प्रशुल्क मद को हटा दिया जाए, यदि यह प्राधिकरण संदर्भाधीन प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं करता है।

(iv) ऊपर वर्णित स्थिति को देखते हुए इस बात पर जोर दिया जाता है कि पतन ने अनुमोदित पायलिट्रिज शुल्क/शिपिंग प्रभारों की वसूली के बदले में सभी आवश्यक संसाधनों सहित पायलिट्रिज/शिपिंग सेवाएं प्रदान करनी होती हैं। ऐसे मामलों में, कोई अतिरिक्त व्यक्ति अथवा यांत्रिक शक्ति प्रदान करने के लिए कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

9.1 परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर वीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव दापस भेजा जाता है।

9.2 वीपीटी के मौजूदा दरों के मान में खण्ड 5 के अंतर्गत अनुसूची 5.3 में मद संख्या 3 के रूप में निर्धारित 900/-रुपए प्रति व्यक्ति प्रति संचलन के पॉयलट शुल्क को हटाया जाता है।

अ. ल. बोर्गिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 27th August, 2007

No. TAMP/20/2007-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for enhancement of fee for Marine Officers deployed for handling vessels of M/s. Hindustan Shipyard Ltd. and other vessels as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/20/2007-VPT

Visakhapatnam Port Trust

—Applicant

ORDER

(Passed on this 7th day of August, 2007)

This case relates to a proposal from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for an upward revision of fee for marine officers deployed for handling vessels of M/s. Hindustan Shipyard Ltd., and other vessels.

2.1. The VPT has made the following points in its proposal:

- (i). The services of marine officers are occasionally utilised for vessel movements of M/s. Hindustan Shipyard Limited (HSL), and for some other users.
- (ii). The firms give a requisition for services of marine officers. The charges for the services are deducted from the running account of the firm and the marine officers attending to the movements are paid for the services rendered.
- (iii). The services of extra officers / masters who are off duty are used sometimes for 'test run' of newly constructed vessels or for shifting of vessels within the HSL area for handling over sized vessel, checking draft in case of excess draft vessels, cold move vessels, standby pilot in case of hazardous cargo vessels like LPG, ammonia, barge movements, dredger movements, etc. At times, two pilots are engaged in piloting a vessel, for safety reasons.
- (iv). As per the practice in vogue, the remuneration of extra officers / masters are revised every 5 years. The present fee of Rs.900/- and Rs.2250/- for extra officers and master respectively is in force with effect from 20 July 2000 vide sanction of Chairman (VPT).
- (v). The proposal for revision of the existing fee for marine officers could not be included during the comprehensive revision of its Scale of Rates for want of consent of the HSL. The revised proposed rates have been negotiated with HSL and the same has been agreed by the HSL. It has forwarded the letter of HSL dated 13 March 2007 giving consent to the proposed tariff.
- (vi). The rate agreed by the HSL is proposed to be made applicable to other trade/port users as well who avail the services of the marine officers as per practice in vogue.

2.2. The existing rates reported to be levied by the VPT vis-à-vis the fee proposed is tabulated below:

Particulars	Unit	Existing Rate	Proposed Rate
Fee for Extra Officers	Per head per movement	Rs.900/-	Rs.1350/-
Fee for Masters	Per shift per vessel	Rs.2250/-	Rs.3375/-

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, proposal of the VPT was forwarded to the Hindustan Shipyard Limited and the concerned users / user organisations seeking their comments.

3.2. The HSL has conveyed its acceptance to the rates proposed by the VPT. No other user organisation has filed any written submission.

4. A summary of additional information/clarifications sought from the VPT and reply furnished by VPT is tabulated below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply furnished by VPT																						
(i).	The proposal of the VPT states that fee for extra officers/ masters are being levied by the port since 2000 based on the sanction of the Chairman (VPT). The SOR approved by this Authority in May 2006 and also the pre-revised SOR of 2001 do not prescribe any tariff for these services. Clarify under what tariff setting arrangement the fee was collected by the port since 2000.	Since long time, the services of marine officers are being utilised by M/s. HSL for docking and undocking of vessels without any detriment to their official duties with the approval of the administration. The services were also extended to HPCL and other agencies to ensure safety of LPG and other Ships. The fees of extra officers and marine officers were being revised once in five / six years after mutual agreement with M/s. HSL / other agencies and are being approved by the Chairman (VPT). Since these charges are being collected for services rendered by marine officers who are off duty, the same will be paid to such officers and VPT is not beneficiary of such charges.																						
(ii).	(a). Indicate the income earned by the VPT for the years 1999-2000 to 2006-07 from levy of this fee from M/s. Hindustan Shipyard Limited (HSL) and other vessels.	(a). It has furnished the requisite details for the years 1999-2000 to 2006-2007. A summary position of the last four years is tabulated below: in Rs. <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Years</th> <th colspan="2">From M/s. HSL</th> <th rowspan="2">From others</th> </tr> <tr> <th>Extra officers</th> <th>Masters</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td> <td>1912500</td> <td>92250</td> <td>12600</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>2513700</td> <td>258750</td> <td>22500</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>2655000</td> <td>339750</td> <td>88200</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>4371300</td> <td>468000</td> <td>100800</td> </tr> </tbody> </table>	Years	From M/s. HSL		From others	Extra officers	Masters	2003-04	1912500	92250	12600	2004-05	2513700	258750	22500	2005-06	2655000	339750	88200	2006-07	4371300	468000	100800
Years	From M/s. HSL			From others																				
	Extra officers	Masters																						
2003-04	1912500	92250	12600																					
2004-05	2513700	258750	22500																					
2005-06	2655000	339750	88200																					
2006-07	4371300	468000	100800																					
	(b). Furnish the number of incidence when marine officers were hired in each of the years from 1999-2000 to 2006-07.	(b). It has furnished the requisite details. Incidences when extra officers were engaged by HSL is in the range of 2125 to 4857, masters were engaged 41 to 208 times during the years 2003-04 to 2006-07. The other vessels hired extra officers 14 to 112 times during the corresponding period.																						
(iii).	Indicate the income earned during the last three years from the levy of such fee from the HSL vessels and from other vessels. Also, clarify whether there is any arrangement to avail this service from other sources in case of vessels other than the HSL vessels.	The rates are approved by Chairman (VPT) only since the fee collected is paid to marine officers, who attend to such movements, on off duty. There are no alternate arrangements available for vessels other than HSL vessels for availing of these services.																						

5. A joint hearing, in this case was held on 12 June 2007 at the Visakhapatnam Port Trust premises. At the joint hearing, the VPT and the concerned users have made their submissions.

6.1. As decided in the joint hearing, the Visakhapatnam Port Trust (VPT) was advised to furnish further information/clarifications on the following points:

- (i). Examine in detail and communicate the views whether the proposed charge for pilots engaged during their off duty for the subject work comes under the definition of tariff which is to be regulated by this Authority.
- (ii). Explain the reasons why the VPT should levy such a charge if the work is carried on privately by the pilots during their off duty time. Also, clarify whether such engagement is permitted by the applicable service regulations.
- (iii). The Scale of Rates of the VPT prescribes levy of pilotage fee and shifting charges. These charges are for the requisite services which are to be provided by the port trust. The user is not concerned with the resources to be engaged by the port trust for providing such services. In this context, please clarify whether proposed charges for deployment of extra marine officers for handling vessels are levied in addition to the prescribed pilotage fees/shifting charges. If so, explain the reasons, why additional pilotage charges should be levied separately.

6.2. The additional information furnished by the VPT are summarised below:

- (i). The port is of the opinion that the subject work does not come under the definition of tariff which is regulated by this Authority. TAMP in the last revision of Scale of Rates of the VPT in May 2006 has approved pilot fees (extra officer) at Rs. 900/- per head per movement vide item no. (iii) in schedule 5.3. This tariff is for deployment of marine officers when specifically requisitioned by the trade for the operations of the nature indicated at item (iii) below. This existing tariff item has to be deleted in case TAMP decides that payment of pilot fees (extra officers fees) does not come under their purview.
- (ii). Although the work is carried out by the marine officers during their off duty, it is not carried out privately. Both the port and the trade community are getting benefited by this arrangement. It is not possible and feasible for the marine officers to collect such charges individually. Hence, the port is collecting such charges from M/s Hindustan Shipyard Ltd. and trade since long time and paying it to marine officers after deducting income tax and deducting one third fees which is credited to port funds as per provisions of Service Regulations 12.
- (iii). There is no levy of 'additional pilotage/shifting charge. The proposed charge is for providing additional marine officer whenever required in a particular circumstances like for safety reasons, deficiency in the ship, over size vessels, overdraft vessels, non-conventional vessels like drilling rigs which cannot be normally handled by one pilot because of their shape and size, handling of semi built vessels from M/s Hindustan Shipyard, stand-by pilot for the ships handling dangerous cargo like LPG, Ammonia, Naptha where such services are essential to keep a pilot officers on board for any exigency, etc.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the VPT is to regularise and increase the charges collected by the port since July 2000 based on approval granted by Chairman of the port trust for deployment of marine officers during their off duty by M/s. Hindustan Shipyard Limited and other vessels for undertaking particular tasks.

(ii). The tariff to be levied by the major ports of India with reference to the services listed in sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts, Act 1963 require approval of this Authority.

The clarification furnished by the port shows that the services of pilot/ marine officers under the specific circumstances are not provided by the VPT directly to HSL vessels and other vessels. It only permits its marine officers / extra officers to perform the job for others when they are off duty.

The explanation furnished by VPT clearly indicates that the relevant activity is not relating to port service for which tariff is to be regulated by this Authority. It is more of a service matter to be administered by the port as per the extant rules. It is noteworthy that the VPT has also subsequently realised this position and informed that the subject levy of fees will not come under the regulatory ambit of this Authority.

(iii). This Authority in the last tariff revision at VPT has approved pilotage fee of Rs. 900 per head per movement for deployment of officers when requisitioned by the trade for similar work. The fee for masters and fee for extra officers presently being collected by the VPT is not approved by this Authority.

The reference made by VPT about this tariff item flows from the approval granted by this Authority vide Order notified on 3 February 2005 with reference to proposal of VPT for levy of separate pilot fees for pilot services engaged by the private BOT operator Vizag Seaport Limited for carrying out dredging operations for construction of berths. While approving the tariff, this Authority had mentioned that such tariff might be applied in similarly placed cases instead of conceding its application only to VSL.

The same tariff item continued in the last tariff revision proposal of the VPT and hence in the revised Scale of Rates approved by this Authority. Neither while approving this tariff item initially nor at the time of the last tariff revision, the VPT had brought to the notice of this Authority the position which has emerged now.

In view of the clarification furnished by VPT in the proposal under reference that Rs. 900 per head per movement prescribed in the Scale of Rates is levied with reference to extra pilot officers deployed during their overtime, the existing entry in Schedule 5.3. of the Scale of Rates of VPT stands deleted. Incidentally, even the VPT admits that this tariff item has to be deleted if this Authority does not approve the proposal under reference.

(iv). Notwithstanding the position discussed above, it is reiterated that a port has to provide pilotage/shifting services with all necessary resources against levy of the approved pilotage fees/shifting charges. In such cases, there cannot be any additional charge for providing any extra man or machine power.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind the proposal filed by the VPT is returned.

9.2. The pilot fees prescribed at item no. 3. in Schedule 5.3. under Section-5 in the existing Scale of Rates of the VPT is deleted.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007/Exty.]

365261/07-3